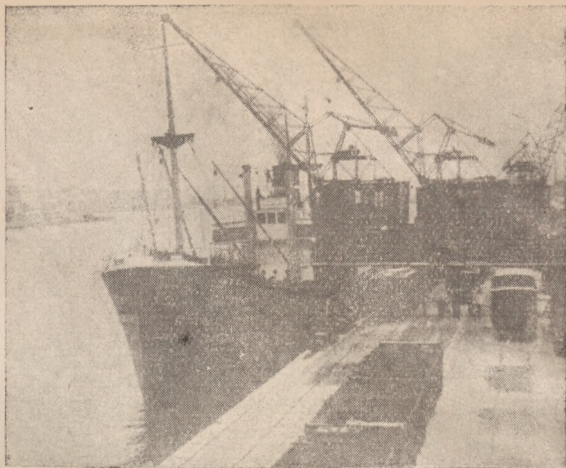
MŁODZIEŻ MORSKA

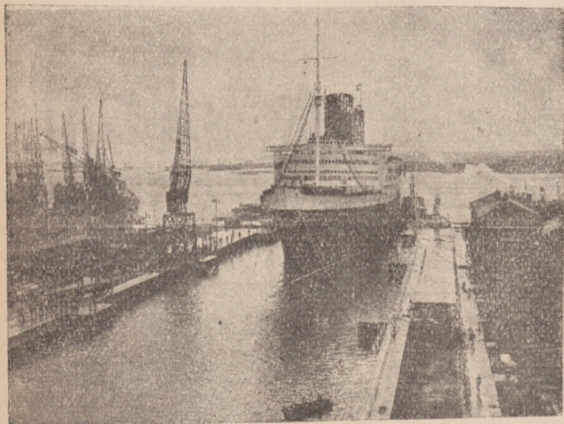
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

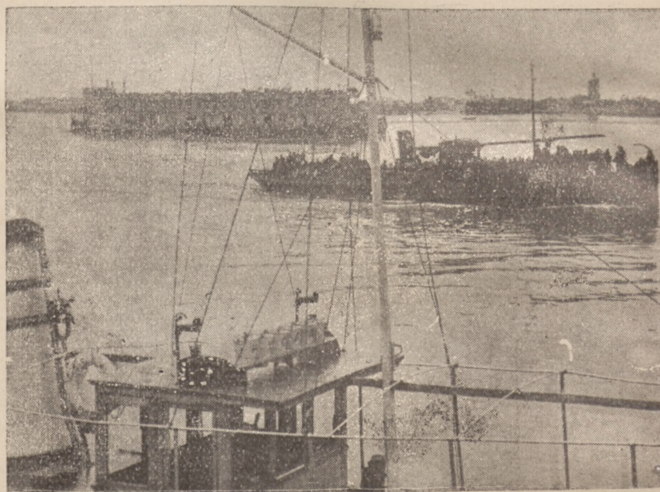
Nr. 11 WARSZAWA – LISTOPAD 1946 Rok II

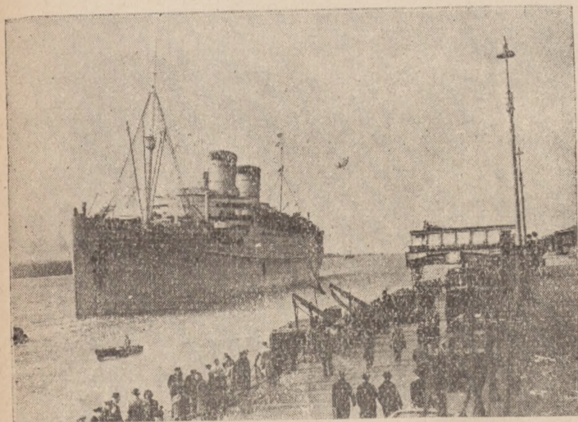














Śruba okrętowa w remoncie. „Quen Elizabeth" wchodzi do doku. S/M „Mauretania" w porcie Liverpool. Powrót rybaków z połowu na wyspie Wolin. S/S „Hel" wyładowuje towary w Gdyni. Wołga koło miasta Gorkij.





MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 11 Warszawa — Listopad 1946 Rok II

DZIĘKUJEMY!

Listy dziękczynne w redakcji są zjawiskiem miłym. Tym milszym, że przychodzą od grona młodzieży, która spędziła wakacje na zaprawie wodnej w ośrodkach Ligi Morskiej, na morzu, na jeziorach i na śródlądziu, wynosząc niezapomniane wrażenie i zapał do dalszej walki z żywiołem.

Autorom listów dziękujemy za słowa uznania. Przekazaliśmy je, komu należy: kierownictwu ośrodków wodnych, kierownikom obozów i kursów.

W tym podniosłym nastroju, wywołanym żywiołowym uznaniem dla pracy Ligi Morskiej na odcinku szkolenia i wychowania morskiego, zastanówmy się nad istotą sprawy.

Liga Morska jest organizacją społeczną, która wzięła na swe barki olbrzymie zadanie wychowania społeczeństwa morskiego, przestawienia jego psychiki lądowej na morską. Członkowie Ligi współdziałają w miarę sił i możliwości nad realizacją tych zadań, których wprowadzenie w czyn wymaga nielada środków materialnych. Wprawdzie członkowie płacą składki i niegdyś stanowiły one podstawę egzystencji Ligi, dziś, niestety, jest inaczej, składki są raczej symbolicznej natury. Gospodarując budżetem składek, nie zdołalibyśmy osiągnąć efektów, jakie mamy na wielu odcinkach pracy.

Wydobycie sprzętu z wody, zabezpieczenie taboru, doprowadzenie flotylli do stanu użytkowego, wymaga olbrzymich na nasze stosunki wkładów finansowych. Śmiesznie małe składki nie wystarczyłyby nawet na wegetacyjny budżet Ligi Morskiej. Jakże więc gospodarować bez pomocy z zewnątrz?

Źródło gotowości do służby dla morza tkwi gdzie indziej. Zawdzięczamy naszą gotowość możnym Opiekunom, którzy zrozumieli doniosłość akcji przygotowania morskiego młodzieży, konieczność wydobycia sprzętu z wody i oddania go Lidze Morskiej, nieodzowność przygotowania flotylli, aby służyła nauce i zaprawie wodnej.

Tym możnym Opiekunom w osobie Prezydenta Bolesława Bieruta, Premiera Rządu Edwarda Osóbki-Morawskiego i Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Dr Stefana Jędrychowskiego, przesyłamy na tej drodze Wasze podziękowania, które niewątpliwie będą dla Nich miłą nagrodą za opiekę nad młodzieżą morską.

Ale musimy sobie zdawać sprawę, że zasługi tych mężów stanu tkwią znacznie głębiej. Rząd Jedności Narodowej czyni nieustanne wysiłki, aby wybrzeże nasze zagospodarować, utrzymać flotyllę śródlądową i morską w stanie użyteczności, podnieść marynarkę wojenną do stanu gotowości bojowej, budować i rozbudowywać porty, rozminować Bałtyk na trasie okrętów i statków, wznosić budowle użyteczności społecznej i gospodarczej, dbać o traktaty handlowe, o wymianę dóbr z zagranicą.

Fakt odzyskania Ziem Zachodnich i wybrzeża jest zasługą Rządu Jedności Narodowej. Fakt ten nakłada na Państwo obowiązki olbrzymie, niewspółmierne do naszych zasobów finansowych. A mimo to Rząd radzi sobie bez pomocy obcych kapitałów. To też cały Naród winien okazać maksymalną pomoc Rządowi w Jego wysiłkach i planach szybkiej i planowej odbudowy kraju i potrzeb morza.

Tym znamienniejszym jest zrozumienie potrzeb Ligi Morskiej, której wysiłki idą ramię w ramię z ogólnym planem wychowania młodego pokolenia narodu morskiego.

Za tę gotowość skarbu państwa w uwzględnieniu istotnych potrzeb, wyrażamy podziękowanie, żywiąc głęboką wdzięczność dla naszych możnych Opiekunów.



OKRĘTY KTÓRE WRACAJĄ

Jak doniosła ostatnio prasa, 6 polskich okrętów wojennych, przebywających w Anglii, ma wrócić w najbliższym czasie do kraju. W komunikatach wymienione zostały: krążownik „Conrad“, kontrtorpedowce „Piorun“, „Burza“, „Krakowiak“ i „Ślązak“ oraz okręt podwodny „Wilk“.

Radość pierwszej chwili po przeczytaniu tej wiadomości rozwiewa myśl: dlaczego tylko te sześć? Czy pozostałe jednostki, a mianowicie kontrtorpedowce „Błyskawica“, „Garland“, okręty podwodne „Sokół“, „Dzik“ i ścigacze nie wrócą wogóle, czy też wrócą później? Odpowiedź na to pytanie pragnęlibyśmy otrzymać jak najszybciej. Chodzi przecież o nasze okręty, których nazwy tak dobrze nam znane, przywodzą na myśl te krótkie momenty radości i dumy w czasie okupacji, gdy dowiadywaliśmy się o ich zwycięstwach.



ORP. „Garland“

Z zamieszczonych poniżej zestawień widać, że obecny stan naszej floty będzie mniej więcej równy przedwojennemu, a więc również nie wystarczający w stosunku do naszych potrzeb.

W dzisiejszej sytuacji każdy okręt jest dla nas wyjątkowo cenny. Tylko posiadanie odpowiednio silnej floty wojennej może być wystarczającą rękojmią bezpieczeństwa granic morskich i niepodległości. Dlatego też niezwrócenie nam nie wymienionych w komunikacie angielskim jednostek byłoby dla Polski bolesną i niewytłumaczalną krzywdą!

Największą jednostką jest krążownik „Conrad“. Jest to już drugi krążownik polskiej marynarki. Pierwszym był „Dragon“ („Smok“), zatopiony w czasie inwazji w 1944 r.

ORP „Conrad“ jest jednostką tego samego typu, co „Dragon“. Spuszczony na wodę 26 stycznia 1918 r. na stoczni Armstrong w Newcastle, otrzymał nazwę „Danae“. Do polskiej floty wszedł w 1944 r. po zatopieniu „Dragona“. Jest to więc jednostka dość stara, która jednak może oddać nam jeszcze duże usługi, jako okręt szkolny. Wyporność jego wynosi 4850 ton, uzbrojenie składa się z 6 dział 152 mm., z dział plot. kalibru 102 i 40 mm. oraz z 12 aparatów torpedowych 533 mm. Szybkość wynosi 29 węzłów przy 40.000 KM. mocy maszyn. Długość 144 m., szerokość 14,8 m., zanurzenie 5 m.



ORP. „Conrad“

Kontrtorpedowiec „Piorun“, zbudowany w latach 1939-40 na stoczni Brown w Clydebak. Wyporność jego wynosi 1690 ton. Uzbrojenie składa się z 6 dział 120 mm., 4 dział plot. 40 mm., 8 ckm. plot. i 10 aparatów torpedowych 533 mm. Szybkość kontraktowa miała wynosić 36 węzłów przy 40.000 KM. mocy maszyn. Długość 106 m., szerokość 10,7 m. Zanurzenie 2,7 m.



ORP. „Piorun“

Kontrtorpedowiec „Burza“, to dawny przedwojenny polski okręt. Zbudowany w latach 1927—32 na stoczni Chauterie Navalle w Caen (Francja), był jedną z pierwszych nowoczesnych jednostek Polskiej Marynarki Wojennej. Wyporność 1320 ton. Uzbrojenie: 4 działa 130 mm., 2 działa plot. 40 mm., 4 ckm. plot., 6 aparatów torpedowych 550 mm., 2 miotacze bomb głębinowych. Szybkość 33 węzły przy 33.000 KM.



ORP. „Burza“



ORP „Błyskawica“

Kontrtorpedowce „Krakowiak“ i „Ślązak“ należą do mniejszych jednostek tej klasy. Wyporność ich wynosi około 900 ton. Uzbrojenie składa się z dział plot. kalibru 102 i 40 mm. Są one pomyślane jako szybkie eskortety przeciwlotnicze. Szybkość 32,5 węzłów. Moc maszyn 19.200 KM. Wymiary: długość 83 m., szerokość 8,6 m., zanurzenie 2,4 m. Marynarce Polskiej zostały przekazane w czasie wojny.

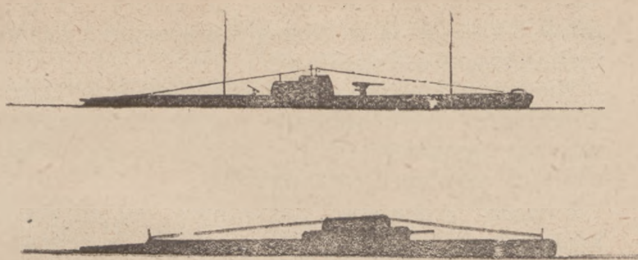
Okręt podwodny „Wilk“, to trzeci tego typu co „Żbik“ i „Ryś“, które od roku są w Polsce po powrocie ze Szwecji, gdzie przebywały od września 1939 r. Dane tej klasy: wyporność 980/1250 ton. Uzbrojenie: 1 działo 100 mm, 2 ckm. plot., 6 aparatów torpedowych 550 mm., 38 min. Szybkość 14/9 węzłów, moc maszyn

1800/1200 KM. Wymiary: długość 78 m., szerokość 5,5 m., zanurzenie 4,2 m. Są to również polskie przedwojenne jednostki, zbudowane we Francji w latach 1927-31.

Naszą flotyllę podwodną uzupełnia „Sęp", bliźniaczy okręt bohaterskiego „Orła". „Sęp" zbudowany został na stoczni Rotterdam Droóg-Dock Mij w latach 1936-39. Wyporność 1110/1460 ton, uzbrojenie 1 działo 100 mm,. 2 działa plot. 40 mm., 8 aparatów torpedowych, 40 mm, szybkość 18/8 węzłów ,moc maszyn 2000/1000 KM. Wymiary: szerokość 6,7 m., długość 84 m., zanurzenie 4,2 m.

Poza tymi okrętami w skład naszej floty wchodzą jednostki przekazane Polsce przez ZSSR. Obejmują one 9 poławiaczy min typu „Kormoran", wyporność 145 ton, szerokość 5,6 m., długość 38 m., zanurzenie 1,45 m., szybkość 12,5 węzła, moc maszyn 600 KM. 12 ścigaczy typu „Odważny", wyporność 43 ton, długość 23,5 m., szerokość 4 m., zanurzenie 1,7, szybkość 25 węzłów, moc maszyn 2400 KM. i 2 kutry torpedowe.

Spośród jednostek przedwojennych w skład floty wchodzą 4 poławiacze min typu „Mewa", wyporność 183 ton, długość 42 m., szerokość 5,5 m., zanurzenie 1.7 m., szybkość 18 węzłów, moc maszyn 1040 KM.



ORP. „Wilk" i „Sęp"

Tonażowo flota nasza utrzymuje się na poziomie roku 1939. Natomiast zaszły pewne zmiany strukturalne oraz obniżenie jakości jednostek na skutek podwyższenia się przeciętnego ich wieku. Zatrzymanie ponad 4500 ton naszych jednostek w Anglii byłoby bardzo poważną stratą.

Tadeusz Wywerka-Prekurat

Z DZIEJÓW NASZEJ BANDERY

Pierwsze bandery pojawiły się z chwilą, gdy człowiek doszedł do umiejętności budowy statków, mogących utrzymać się dłuższy czas na wodzie.

Oczywiście w okresie tym nie może być mowy o jakichś ustalonych formach i typach bander. Były to prawdopodobnie jakieś szmatki kolorowe, zawieszane zupełnie dowolnie, w większości wypadków dla ozdoby i nie mające jakiegoś specjalnego umówionego znaczenia.

Dopiero przy końcu wieku XIII i na początku XIV pojawiają się ułożone w Barcelonie i Marsylii zbiory praw morskich, znane pod nazwą „Consolate del mare". Przepisy te wprowadzają dla wszystkich okrętów obowiązek wywieszania bandery. Z chwilą ich ogłoszenia, każdy statek był obowiązany w czasie żeglugi wywieszać ściśle określoną dla danego państwa czy związku kupieckiego, banderę.

Początkowo „Consolate del mare" obowiązywało tylko statki, żeglujące po wodach Morza Śródziemnego. W niedługim jednak czasie zostają one wprowadzone i dla statków, pływających po wodach Oceanu Atlantyckiego. Na tych obszarach wodnych noszą zbiory tych praw nazwę „Roles d'Oleron" lub „Jugements de Damme".

Dla statków, żeglujących na Bałtyku, prawa takie ukazują się na początku XIV w. pod nazwą „Praw miasta Visby".

Z chwilą powrotu naszego na Bałtyk, gdy odzyskaliśmy utracone przez ostatnich Piastów Pomorze, również i nasza flota przyjmuje obowiązek wywieszania na swych statkach bandery.

W ciągu trzech wieków (XV, XVI i XVII) istnienia naszej floty, statki polskie używały bander zarówno własnych jak i obcych (bandery gdańskie).

Pomimo, że do naszych czasów nie zachowała się żadna z używanych bander polskich, jednak na podstawie opisów i rysunków, znajdujących się we współczesnych dziełach, zachowanych w bibliotekach, możemy dokładnie odtworzyć ich wygląd i barwy.

W marynarce polskiej używano dwóch bander. Pierwsza to bandera królewska, wywieszana na okrętach wojennych i statkach, należących do króla. Druga, zwana banderą narodową, używana była przez statki kupieckie, będące własnością prywatną.

Królewska bandera wojenna, której szczegółowy opis wraz z rysunkiem znajdujemy w wydanym w 1695 r. w Amsterdamie książce p. t. „Niewe Hollandse Schepstouw" wygląda następująco: na polu barwy czerwonej znajduje się ręka zgięta w łokciu, wychodząca z błękitnego obłoku. W dłoni srebrna szabla, pochylona do tyłu z czarną rękojeścią. Ramię aż do łokcia okryte jest białym rękawem ze złotym mankietem.

Taki sam rysunek tej bandery znajdujemy również w wydanym przez Koelera w 1718 r. atlasie. Brak jedynie na nim niebieskiego obłoku.

Bandery tego typu spotykamy w marynar-

kach wojennych, należących do Hanzy i Holandii w XV — XVII w. Noszą one specjalną nazwę techniczną „Soldatenflag“.

Nic więc dziwnego, że Jagiellonowie i Wazowie, którzy przy budowie naszej floty szukali wzorów i pomocy u Holendrów i Hanzy, wzięli również od nich i wzór bandery.

Drugim rodzajem, używanym na okrętach królewskich była bandera, na której w czerwonym polu znajdował się biały orzeł z dziobem, koroną i szponami złotymi. Ten rodzaj bandery jest rdzennie polski i nie naśladuje obcych wzorów.

Używana również w tym okresie t. zw. bandera narodowa różniła się od barwy królewskiej tym, że znajdujący się na niej orzeł nie posiadał korony. Bandera ta, jak już wspomniałem, używana była na statkach, nie należących do floty królewskiej.

W XVIII w. pojawia się trzeci rodzaj bandery, używany na statkach, należących do Prota Potockiego, który zorganizował dość liczną flotę handlową, służącą do przewozu zboża z portów czarnomorskich.

Oczywiście, w okresie tym marynarka polska już nie istniała. Statki, należące do Potockiego, pływały pod banderą rosyjską, dla odróżnienia od statków rosyjskich, Potocki umieszcza na banderze rosyjskiej orła.

Bandera ta miała następujący wygląd: na białym polu niebieski krzyż św. Andrzeja, a w prawym górnym rogu przy drzewcu, w kwadratowym czerwonym polu, biały orzeł ze złotymi szponami, dziobem i koroną. Bandera ta wywieszana była zaledwie przez kilka lat. Ostatnie próby odbudowy naszej marynarki wojennej mamy w 1863/64 r. Opracowano wtedy trzy wzory bander, jakie miały być wywieszane na statkach, należących do Rządu Narodowego. Pierwszy rodzaj miał posiadać dwa pasy poziome amarantowy i biały. Na pasie białym umieszczono ówczesny herb Rządu, składający się z Orła, Pogoni i św. Michała barwy białej na czerwonym tle.

Jako drugi rodzaj był proporzec, zwany znakiem, gdzie na polu barwy amarantowej znajdowała się biała ręka z mieczem.

Trzeci rodzaj, to znak, zwany banderolą, długi i wąski o barwach białej i amarantowej, ułożonych poziomo.

Bandery te jednak nigdy nie były podniesione na żadnym ze statków powstańczych.

Przed wojną marynarka nasza używała kilka rodzajów bander, flag i proporców. Bandera wojenna, wywieszana na okrętach, podłużna biało-czerwona, z trójkątnym wycięciem. Na białym polu na czerwonej tarczy biały orzeł z dziobem, koroną i szponami złotymi.

Na dziobie okrętów wojennych wywieszano proporzec biało-czerwony z biało-czerwonym krzyżem w środku, którego na czerwonym polu ręka z mieczem, wzorowana na dawnych rysunkach. Na maszcie wojennego okrętu zawieszano znak: długa biało-czerwona wstęga, na której tuż przy drzewcu znajdował się biało-czerwony krzyż, na drugim końcu trójkątne wycięcie.

Minister spraw wojskowych miał taką samą flagę jak proporzec wojenny z tym, że na pasie czerwonym skrzyżowane były kotwica i lufa armatnia.

Szef kierownictwa marynarki wojennej miał taką samą flagę tylko bez lufy armatniej, a kotwica umieszczona była pionowo.

Sztandar prezydenta R. P. cały czerwony, otoczony białymi ramkami i wężykiem generalskim. W środku duży orzeł.

Bandera handlowa prostokątna, bez wycięcia, poziome pasy biało-czerwone na białym polu, na czerwonej tarczy orzeł.

Bandery te i proporce w niezmienionej postaci zostały przejęte przez naszą odrodzoną marynarkę. Różnica polega jedynie na tym, że obecnie używany orzeł nie ma korony.

Walery Przyborowski

LEGIA CUDZOZIEMSKA

Zbiorowisko ludzi najrozmaitszych narodowości, wyznań i ras. Ludzi, którzy przekreślili swą przeszłość—ojczyznę, rodzinę, swe upodobania, zawód, stanowisko społeczne, swe cnoty lub swoje zbrodnie, swe tęsknoty i swój ból, a wraz z nimi nawet swe nazwisko. Ludzi, którzy chcą zapomnieć —. formacja wojskowa w służbie Francji, ale nie francuska. Formacja, która zna tylko jeden kierunek nastawienia: naprzód! — O żelaznej karności i ślepym posłuszeństwie, o nieporównanej brawurze i heroizmie, o tradycji żołnierskiej, której żadna inna nie dorówna, w której wolno umrzeć od kuli, bagnetu, noża, granatu czy od żaru słońca, palącego podmuchu sirocca lub pragnienia, ale w której nie wolno **się bać, nie wolno się skarżyć, nie wolno w** oczach mieć łzy, to Legia, to nieśmiertelna w chwale i sławie Legia Cudzoziemska.

Jej boje rozliczne w Algeri , Marokku, Hiszpanii, Meksyku, Indiach, Chinach, na Madagaskarze, na wszystkich kontynentach świata prócz Australii — zawsze w wiernej służbie Francji — rozsławiły jej imię po wsze czasy.

A jednak Legia, licząca w swych kronikach setki wygranych bitew i potyczek, obchodzi swe święto nie w rocznicę jakiegoś zwycięstwa, lecz święci rokrocznie dzień kapitulacji. W porcie Cameran w Meksyku obleżonych było 60 legionistów przez 4000 żołnierzy meksykańskich. Po ostatnim szturmie i zaproponowanej kapitulacji załoga zgodziła się oddać fort, żą**dając jednak dla siebie honorowych warunków.**



Legionista

Przy dźwiękach orkiestry wrogów prezentujących broń wychodzi z fortu z bronią w ręku i ze sztandarem Legia: trzech żołnierzy: Polak, Belg i Niemiec! I oto wrogowie krzyczą: Vive la Legion! Niech żyje Legia!

Najkrwawsze walki prowadziła Legia w Afryce, w Marokku, w kraju wiecznego borroud (wojny). Arabowie i Berberzy nie chcieli uznać władztwa Francji. Legionista w tym kraju nigdy nie był pewien, czy w tej chwili nie dosięgnie go kula, skrytobójczy nóż lub zdradziecka pętla sznura z ręki wyznawcy proroka.

Walki pod palącym słońcem Sahary, często bez wody, prawie zawsze przeciwko przeważającym siłom wrogów stanowią epopeę, której trudno dorównać. Nie mniej ciężkie boje staczali legioniści w górach Wysokiego Atlasu, gdzie trzeba było zdobywać kasbę po kasbie (wartownia arabska) i duar po duarze (wieś). A przytym by udostępnić kraj cywilizacji, trzeba było wykuwać oskardami w skale drogi, których ten kraj wcale nie posiadał.

Pół oddziału walczyło, a reszta pod ogniem nieprzyjacielskim budowała drogę. Cóż więc dziwnego, że śmierć na tych ludziach nie robi wrażenia, że odnoszą się do niej z pogardą i lekceważeniem.

Kiedyś, pewna dama, będąca mimowolnym świadkiem specjalnie forsownych ćwiczeń, prowadzonych przez oficera, dowódcę oddziału, zwróciła się doń z wyrzutem: Ależ to są przecież ludzie!

A ten jej na to krótko, z dumą, we własnym i swoich podkomendnych imieniu: Nie, proszę pani. — To są legioniści!

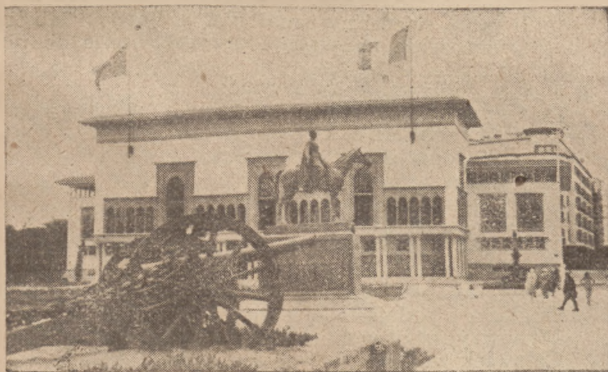
Życie legionisty zaczyna się w forcie St. Jean w Marsylii. Tam się angażuje. Gdy komisja lekarska wypadnie pomyślnie, wiek — nie przekroczonych 35 lat, pytają kandydata:

— Jak się pan chce nazywać?

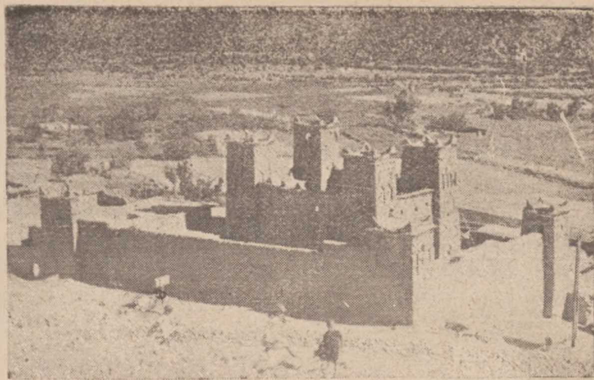
Czasem kandydat nie wie, odpowie wzruszeniem ramion. Wszystko mu jedno. Imię legionisty — to jego bojowy numer. Pod nim otrzymuje korespondencję — jeśli wogóle ją otrzymuje, jak również nominacje, odznaczenia i t. p. Pod nim też spoczywa snem wiecznym, jeśli koledzy zdążą mu grób wykopać i na kamieniu wyryć kilka słów. Nie rzadko szakale i hieny kości jego rozwłóczą po piaskach Sahary, lub po jej skalistych hamadach i ergah...



Posterunek



Pomnik Marsz. Lyautey



Kasba arabska

Z portu St. Jean dostaje się legionista do jednego z centrów przeszkolenia rekruckiego Sidi—bel—Abbes lub Colom—Behar. Niezależnie od tego, czy w swoim ojczystym kraju był już wyszkolonym żołnierzem, szeregowym, kapitanem czy pułkownikiem. Każdy tu zaczyna od początku. Potem idzie na służbę do jednego z pułków i pełni ją w licznie rozsianych fortach, w krajach kolonialnych Francji, najczęściej na Saharze lub w dżungli Indochin, albo na wyżynach Madagaskaru. W czasie obu wojen światowych biła się legia również na polach Francji.

Okres służby trwa pięć lat. Po jej ukończeniu legionista jest wolny. Może się udać dokąd chce. Tytułem odprawy dostaje pewną sumę pieniędzy. Nierzadko legionista wydaje je w ciągu kilku dni i znów zjawia się w forcie St. Jean. Znowu na długich pięć lat. Bo legionista nie umie najczęściej wrócić do normalnego życia.

Życie w Legii jest twarde, ale ma też swoje wartości i swój nie opisany, niczym nie zastąpiony urok. Są takie troski, jest taki ludzki ból, o których można zapomnieć jedynie w Legii, w jej atmosferze, w jej stylu życia, w jej nieporównanym, straceńczym, beztroskim nastroju. Je m'en fiche, Naplewat na wsio, Gwiżdżę na cały świat — jest najłatwiej powiedzieć w Legii. I najłatwiej znaleźć przygodę.

Nierzadko pod mundurem legionisty bije niesforne, nieujarzmione serce polskie. Przed wojną było sporo Polaków w 4 pułku Legii w Marakeszu, w 3 w Fezie (Marokko) — niemal cała polska kompania. Prawie z każdym legionistą zawsze można zamienić parę zdań po polsku. Jak i po hiszpańsku, po włosku, po angielsku, po szwedzku, po niemiecku i jak kto chce. Oficjalnym językiem jest oczywiście francuski, w tym też języku woła legionista, gdy jest w śmiertelnym niebezpieczeństwie: „Legion a moi“, bo tylko współbracia z Legii mogą pośpieszyć z pomocą tylko oni za niego, jak on za nich gotów jest każdej chwili narazić i oddać, gdy trzeba, życie. I w tym to języku Vive la Legion woła legionista w chwili konania.

Legia cieszy się różną opinią — dobrą i złą. Legioniści, to nie są jagniątka o sentymentach pensjonarek, ani nie są to klerycy z klasztoru. Rączą mają rękę do noża i podatne dla wina gardło. Ale ktoż ich za to może potępić? Gdy na ulicy rozlegnie się wygrywany na piszczałkach jedynie i bębnach, porywający, odurzający jak haszysz, nieporównany rytm marsza Legii Cudzoziemskiej, milkną ludzie, cichną wszelkie hałasy. Legia idzie! Legia — której Francja wiele winna. Legia, która już nieraz defilowała pod Łukiem Triumfalnym w Paryżu. Ale gdy ciszę przerwie okrzyk Vive la Legion! zamienia się w burzę, która długo nie milknie. To Francja spłaca dług wdzięczności tym obcym.

Najczęściej jednak rytm tego marsza rozlega się w pustynnym bledzie, na piaskach Sahary. Nikt go tam nie słucha tylko serca legionistów biją w jego takt i równo uderzają stopy. To idzie Legia. Naprzód! Zawsze naprzód! W Nieśmiertelność!

Dr Br. Miazgowski

WYSZKOLENIE ŻEGLARSKIE (II)

PROGRAM WYSZKOLENIA NA STOPIEŃ ŻEGLARZA MORSKIEGO.

1. Wiadomości ogólne:
   Morza i wody wewnętrzne.
   Wybrzeże i porty polskie.
   Historia żeglarstwa ogólnego i polskiego.
   Historia walk o polskie morze.
   Organizacja polskiego żeglarstwa sportowego.
   Lektura i podręczniki.
2. Jacht żaglowy — jego budowa, wyposażenie, konserwacja:
   a) budowa jachtów i ich rodzaje:
      Stocznie i ich urządzenia. Sposoby budowy jachtów. Narzędzia.
      Rysunki techniczne. Materiały do budowy.
      Budowa kadłubów, ich rodzaje i zasadnicze cechy.
      Części kadłuba. Stery i miecze.
      Maszty. Liny. Żagle.
      Urządzenia wewnętrzne.
      Typy jachtów.
   b) Wyposażenie jachtów:
      Sprzęt pokładowy. Liny. Łańcuchy. Środki ratunkowe. Pompy.
      Windy. Kotwice. Dryfkotwy.
      Łodzie ratunkowe i ich sprzęt.
      Worek bosmański. Apteczka jachtowa.
      Środki przeciwpożarowe.
   c) Remont, konserwacja jachtu i sprzętu jachtowego:
      Utrzymanie jachtu podczas sezonu.
      Czyszczenie i mycie. Konserwacja pokładu.
      Konserwacja żagli i lin.
      Przechowanie jachtu i sprzętu w okresie zimowym.
      Remont wiosenny i malowanie. Farby i lakiery.
      Opuszczenie na wodę i przygotowanie do pływania.
3. Teoria żaglowania w zarysie:
   Powierzchnia ożaglowania. Środek ożaglowania.
   Opór boczny. Środek oporu bocznego.
   Nawietrzność i zawietrzność.
   Siły poruszające jacht.
   Kursy względem wiatru. Dryf.
   Wyporność, stateczność.
   Działanie steru i miecza. Samosterowność.
4. Teoria manewrów:
   Stawianie, opuszczanie, zwijanie i refowanie żagli.
   Odejścia i podejścia w różnych warunkach.
   Manewry w pływaniu, lawirowanie, zwroty.
   Człowiek za burtą.
   Hamowanie żaglami. Stawianie w dryf.
   Holowanie.

(d. c. na str. 12)

MODEL ŚCIGACZA

Przystępujemy obecnie do budowy ścigacza torpedowego wyporności 18 ton, typu MTB (Motor Torpedo Boat). W 1939 r. dwie jednostki tego typu zostały zamówione przez Polskę na stoczniach angielskich. Po wybuchu wojny przekazano je wraz z innymi okrętami naszej Marynarce Wojennej na Zachodzie. Obecnie posiadamy 9 jednostek tego typu.

Dane techniczne. Wyporność 18 ton, szybkość 31 — 35 węzłów. Uzbrojenie 8 KM. przeciwlotniczych kal. 13 mm., 2 wyrzutnie torpedowe 456 mm. na rufie, 2 wyrzutnie bomb głębinowych. Załoga składa się z 10 ludzi.

Napęd stanowi 12-cylindrowy silnik Diesla „Sea Lion" o mocy 1500 KM. Zasięg pływania przy szybkości 20 węzłów 500 mil.

Ścigacze te używane są do zwalczania łodzi podwodnych, przy użyciu bomb głębinowych i jednostek nawodnych przy użyciu torped. Torpedy zsuwane są z wyrzutni do tyłu i następnie przy pomocy własnego napędu dopływają do atakowanego statku czy okrętu.

Wykonanie modelu. Model wykonujemy z tektury i papieru. Tektura musi być twarda i zbita o grubości około 0,5 mm. Do oklejania używamy papieru kreślarskiego (najlepiej Schoelers Hammer), lub cienkiego brystolu. Do klejenia najlepiej nadają się kleje acetonowe. W razie niemożności dostania takich, można używać innych klejów wodoodpornych.

Kadłub. Na arkuszu tektury przerysowujemy dokładnie wszystkie części zamieszczone na rys. 2 i wycinamy je. Wszystkie odcinki proste wycinamy żyletką lub ostrym scyzorykiem, odcinki zaokrąglone nożyczkami. Na część B nakładamy żebra 1, 2, 3 i przyklejamy do części A na miejsca oznaczone kreskami. W tylnej części A przyklejamy części 1o, 9, C i rufę 4. Po wykonaniu szkieletu części nadwodnej kadłuba oklejamy go paskiem papieru.

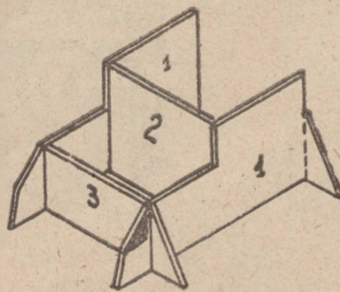
Następnie składamy szkielet części podwodnej. W wycięcia części D zakładamy żebra 5 i 8 oraz załamane żebra 6 i 7 i przyklejamy do części C. Przy montowaniu posługujemy się rysunkami perspektywicznymi. Następnie oklejamy papierem powstałe komory. Po oklejeniu sprawdzamy, czy niema szpar i jeśli są takowe zalewamy je klejem i wygładzamy drobnym papierem szklannym. Na brzegach pokładu naklejamy przycięty wg obrysu zewnętrznego kadłuba pas tektury szerokości 3 mm. tak, aby wystawał 1 mm. poza burtę. Linię wodną oklejamy paskiem tektury szerokości 1 mm. Ster wycinamy z tektury i przyklejamy do dna. Wały śrubowe wykonujemy z drutu grubości 1 mm. Prowadnice wałów skręcamy z pasków cienkiego zeszytowego papieru. Wsporniki wałów wycinamy z tektury, śruby z cienkiej blaszki.

Przed pomalowaniem gruntujemy kadłub dwukrotnie pokostem. Po wyschnięciu pokostu przystępujemy do malowania emalią. Kolorem jasno-szarym malujemy burty kadłuba powyżej linii wodnej, obrzeża pokładu, wały śrubowe i śruby, zagłębienia wyrzutni torpedowych. Kolorem ciemno-szarym malujemy część zanurzoną (na rys. zakreskowaną poziomo). Na dziobie barwą białą i czarną malujemy numer jednostki. Na rufie umieszczamy białego orła na czerwonym tle. Malować należy kilkakrotnie, nakładając cienkie warstwy farby.

Nadbudówki. Po wykończeniu kadłuba i sprawdzeniu, czy nie przepuszcza wody (zanurzamy całkowicie do wody i obserwujemy, czy nie wychodzi z niego powietrze) przystępujemy do wykonania nadbudówek i urządzeń na pokładzie. Przerysowujemy szkielet nadbudówki głównej z rys. 3 i po wycięciu sklejamy, posługując się rys. perspektywicznym. Oklejamy szkielet papierem i malujemy całość kolorem jasno-szarym, okienka czarnym. Po zeschnięciu barwika przyklejamy do pokładu. Łuk świetlny wykonujemy z tektury (rys. 1), malujemy go na szaro, okienka na czarno i przyklejamy do pokładu. Osłony dla strzelców karabinów przeciwlotniczych skręcamy z cienkiego papieru i po przyklejeniu do pokładu malujemy barwą szarą. Lufy karabinów wykonujemy ze słomy lub drzewa i osadzamy w wycięte paski papieru. Na każdym karabinie przyklejamy kółko z tektury, imitujące bęben z nabojami. Karabiny sklejamy po 4 i na druciku przymocowujemy do osłon strzelców. Karabiny malujemy barwą ciemno-szarą lub czarną. Nawietrzniki wykonujemy z papieru i przyklejamy po bokach wyrzutni torpedowych. Wyrzutnie bomb głębinowych wykonujemy z wygiętych jak na rysunku 1 drucików i przyklejamy je do podstawki z tektury. Bomby głębinowe wycinamy z okrągłego klocka drzewa. Torpedy wykonujemy z drzewa żyletką i papierem szklannym nadając im odpowiedni kształt, malujemy je barwą ciemno-szarą i stawiamy w wyrzutniach na szynach z pasków tektury. Pachołki do cum wykonujemy z drzewa, falochron i właz do kadłuba z papieru.

Wykańczając model ustawiamy maszty, które wykonujemy z drutu grubości 3/4 mm. i przylutowujemy do nich reje. Olinowanie robimy z cienkiej czarnej nitki jedwabnej wg schematu podanego na rys. 1.

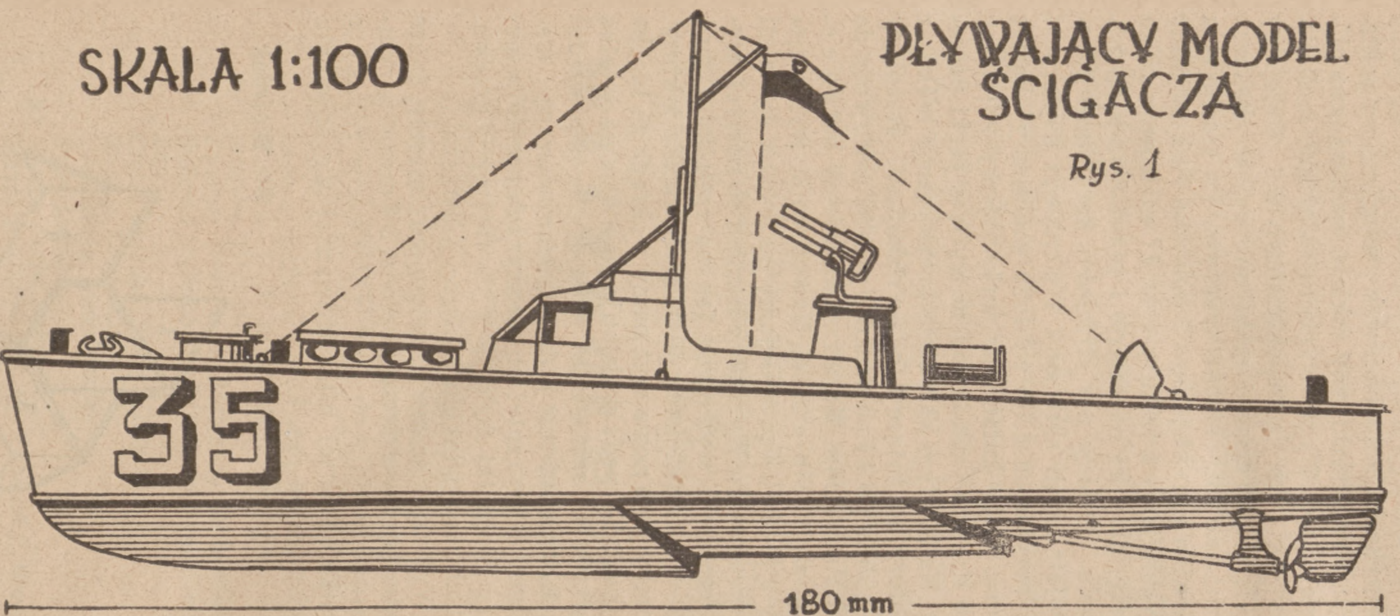
St. Woźniak

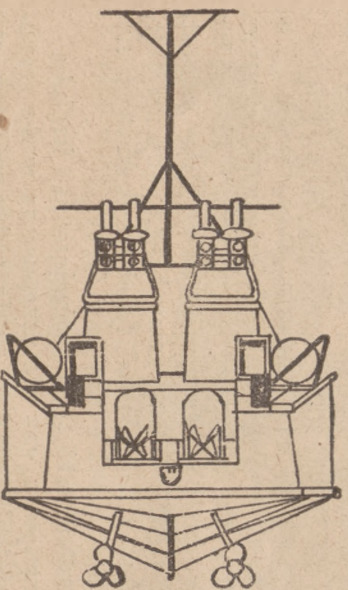


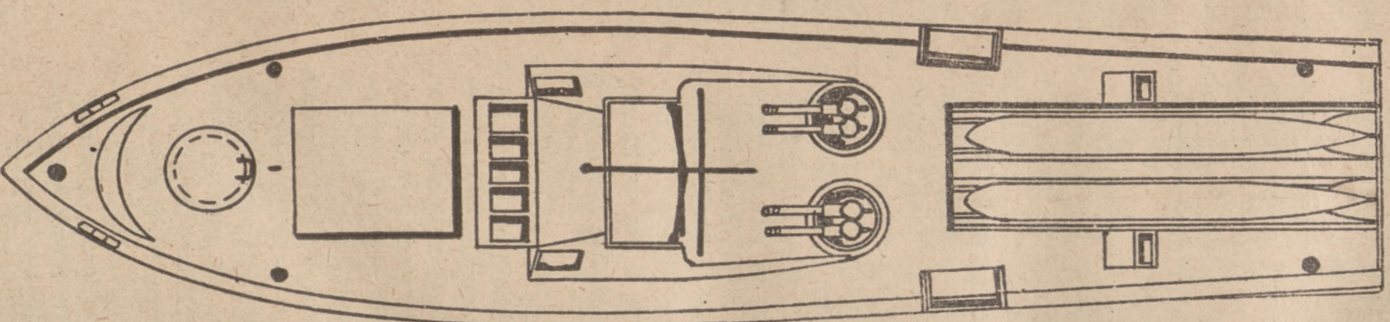
SKALA 1:100

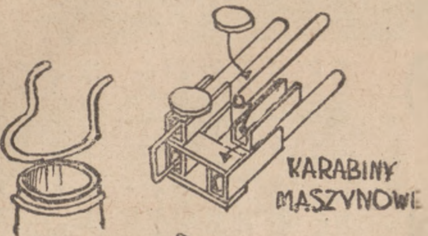
PŁYWAJĄCY MODEL ŚCIGACZA

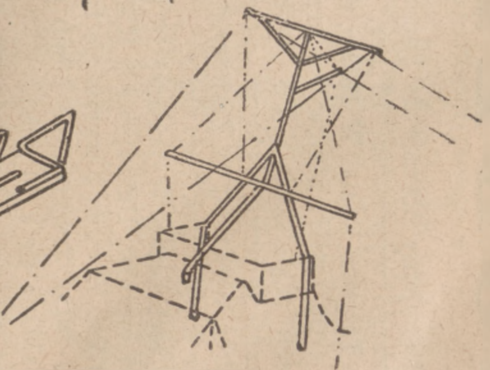
Rys. 1

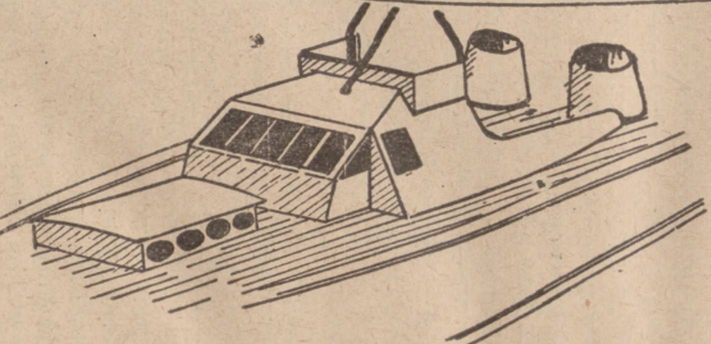


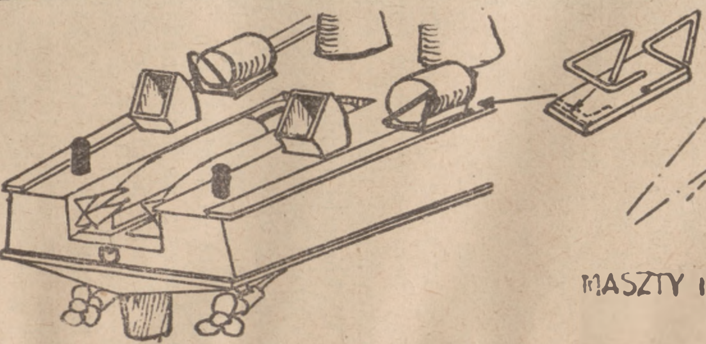


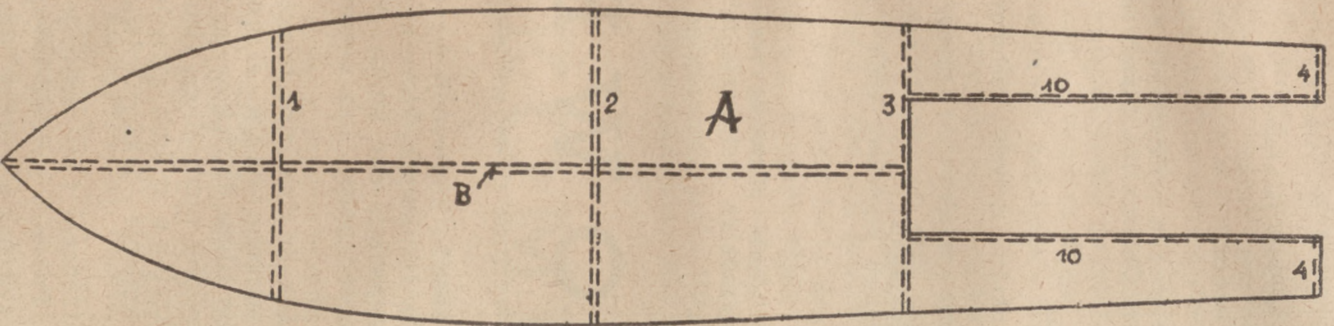


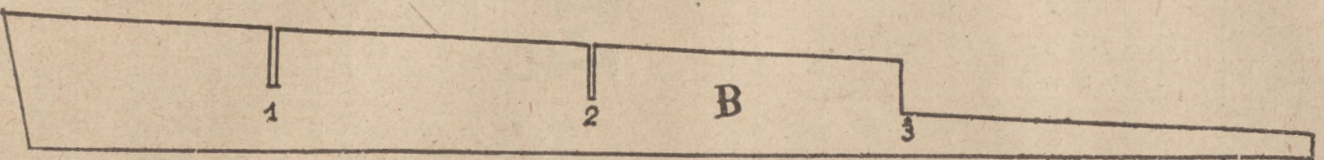


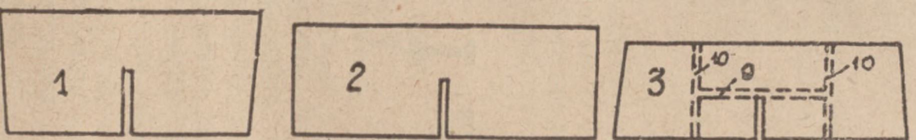


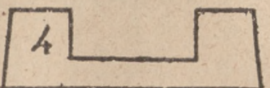


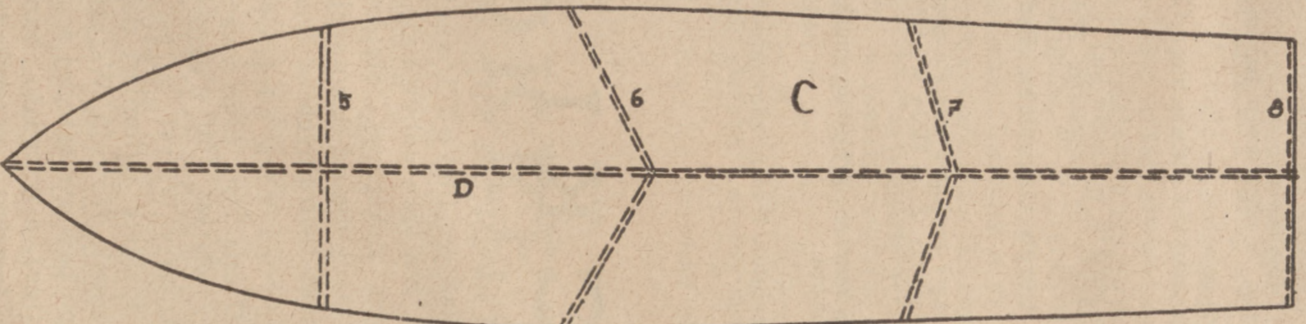


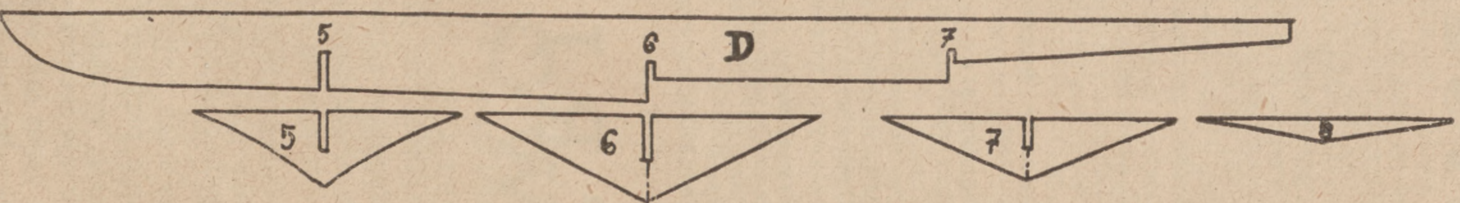

A
B
1
2
3
4
10
4
10

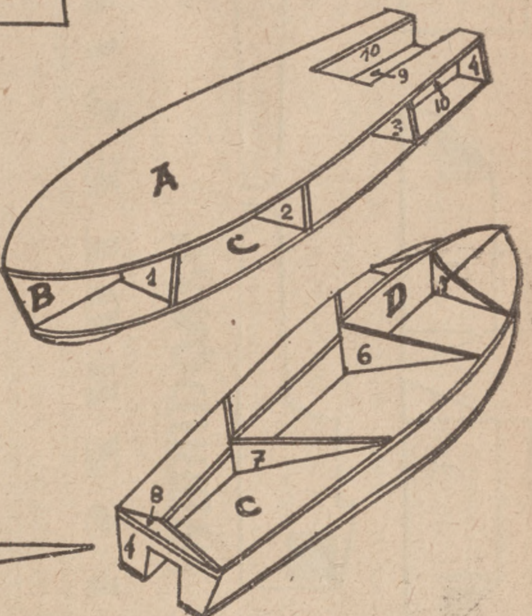

B
1
2
3


1
2
3
10
9
10


4

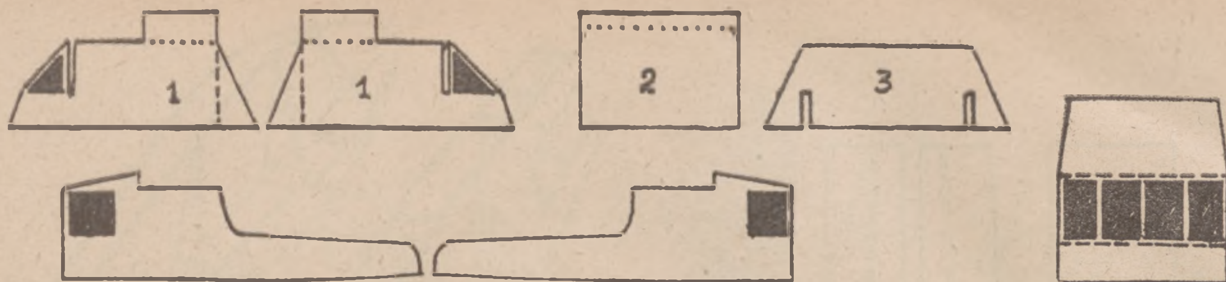

C
D
5
6
7
8


D
5
6
7
5
6
7
8


A
B
C
1
2
3
4
10
9
10
D
6
7
C
8
4

KADŁUB

Rys. 2



NADBUDÓWKA

WYSZKOLENIE ŻEGLARSKIE

(Dokończenie ze str. 8)

5. Meteorologia:
   Atmosfera i pomiar ciśnienia.
   Powstanie prądów powietrznych.
   Określenie kierunku i siły wiatru. Skala Beauforta.
   Ogólne wiadomości o mapie synoptycznej.
   Chmury, ich rodzaje i znaczenie.
   Przewidywanie pogody z obserwacji barometru, nieba i chmur.
   Stan nieba i morza (skala).
   Sygnały ostrzegawcze polskie i niemieckie.
6. Locja:
   Zadanie locji.
   Niebezpieczeństwa z punktu widzenia locji.
   Urządzenia orientacyjne i ostrzegawcze. Nabieżniki.
   Latarnie morskie. Okręty latarniowe. Rodzaje świateł.
7. Nawigacja:
   Przyrządy nawigacyjne i posługiwanie się nimi.
   Kompas. Sonda. Pelengator. Log. Róża wiatrów.
   Ogólna znajomość mapy Merkatora.
   Mila morska. Węzeł.
   Ogólne wiadomości o kursach: prawdziwym, kompasowym, magnetycznym.
8. Sygnalizacja:
   Sygnały optyczne. Semafor. Kod międzynarodowy.
   Bandery ważniejszych państw. Sygnały dźwiękowe.
   Jednoflagowe sygnały Kodu.
9. Przepisy:
   Prawo drogi na morzu.
   Światła statków parowych, żaglowych, łodzi wiosłowych, rybackich, pilotowych.
   Przepisy flagowe.
   Etykieta jachtowa i zwyczaje jachtowe.
   Prawa i obowiązki kapitana i załogi.
   Alarmy, opuszczenie jachtu.
10. Praktyka żeglarska (egzamin praktyczny):
    Węzły. Roboty linowe. Obsługa lin. Cumowanie. Rzutka.
    Znajomość komend.
    Wiosłowanie na bąku.
    Obsługa kotwicy.
    Sterowanie wg. punktów stałych, ruchomych i kompasu.
    Sondowanie. Mierzenie szybkości i przebytej drogi.
    Reperacja żagli i takielunku.
    Sygnalizacja jednoflagowa sygnałami kodu i semafora.
    Umiejętność pływania.
11. Zasady higieny i udzielanie pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach (ratowanie tonących).

TRICKI FILMOWE

Publiczność kinowa naogół nie zdaje sobie sprawy z tego, że w każdym filmie 2/3, a nawet 3/4 oglądanych przez nią scen odbywa się na tle zupełnie sztucznych dekoracyj, zbudowanych nieraz bardziej tandetnie od dekoracyj na trzeciorzędnych scenkach teatralnych.

Kamera fotograficzna ma kilka właściwości, między innymi potrafi ona w zdumiewający sposób zmieniać rzeczywistość. W niektórych wypadkach najprawdziwszy Wawel może na ekranie przypominać makietę, natomiast dobra makieta, wywołać wrażenie Wawelu. Wszystkie dekoracje wnętrz są pozbawione trzeciej ściany (tak samo jak w teatrze), a ponad to bardzo rzadko buduje się sufit, czemu przeszkadzają baterie reflektorów, oświetlające scenę z góry. To wszystko jest dla kamery filmowej, która chwyta tylko pewien wycinek rzeczywistości — zupełnie niewidoczne.

Obok tych łatwych zasad i konwencji występuje cały szereg tricków filmowych, które mają za zadanie (w tym wypadku) dać tanim kosztem złudzenie wielkości, potęgi lub niezwykłości dekoracji.

Można śmiało twierdzić, że dziedzina tricków jest najbardziej rozpowszechniona w filmach morskich, gdyż kręcenie filmu dźwiękowego na rzeczywistym morzu byłoby niemożliwe. Szum fal zmienia się w mikrofonie w huk gromów, uniemożliwiający zrozumienie jakiegokolwiek dialogu.

Pierwszym sprzymierzeńcem filmowców jest w tym wypadku noc. Prosimy zwrócić uwagę na niektóre filmy amerykańskie, przewijające się jeszcze na naszych ekranach. Przejazd okrętu na morzu odbywa się najczęściej w nocy. Jest

to poprostu makieta. Okręt „składa się“ z kawałka kartonu wyciętego odpowiednio, woda mieści się w sadzawce w wytwórni, fale powstają przy pomocy lekkich wstrząsów, natomiast księżyc jest tylko przymglonym reflektorem odpowiednich rozmiarów, ewentualnie jest namalowany. Sztuczna noc atelierowa zaciera wszelkie kształty. Przy dobrej technice nie sposób rozpoznać mistyfikacji. Noc jest więc najbardziej rozpowszechnionym i najprostszym z tricków.

Przejdziemy teraz do innej tajemnicy studia, którą widzowie polscy mogą najlepiej naocznie stwierdzić w filmie brytyjskim „San Demetrio“, wyświetlanym obecnie na naszych ekranach.

Ogromne fale przelewają się przez okręt widziany z daleka. Okręt nie jest niczym innym, jak umiejętnie skonstruowaną makietą w elkości około 80 centymetrów. Powierzchnia wody nie przekracza kilku metrów kwadratowych. Prawdziwy okręt „San Demetrio“ pojawia się na ekranie tylko na początku filmu (autentyczne zdjęcia w porcie) i na końcu, gdy wpływa do zatoki. Ten system stosuje się tylko wtedy, gdy w scenie nie biorą udziału ludzie.

Znacznie trudniejszym trickiem są zdjęcia, w których widać prawdziwe morze, a jednak żaden z biorących udział w scenie aktorów nie był w czasie nakręcania filmu nad morzem. Jak to się dzieje?

Wysyła się operatora filmowego, który jest dobrze obznajmiony ze scenariuszem, a dosłownie na pamięć wie, jak mają wyglądać sceny morskie. On to nakręca morze w całej wspaniałości, ciche lub spienione, we dnie lub w nocy.

Powróćmy teraz do przykładu z „San Demetrio“. Szalupa błąka się po wielkim oceanie, marynarze wiosłują, ogromne fale przesuwają się za łódką, zalewają ją, chyboczą. Wrażenie autentyzmu jest stuprocentowe. Tymczasem łódka ustawiona jest na specjalnym dźwigarze ze sprężyną w studio. Za łódką jest ekran, na który aparat projekcyjny rzuca obrazy morza uprzednio nakręcone przez operatora. Rzeczą reżysera jest tylko 1) skoordynować ruchy łodzi z falami na „morzu“ i 2) wpryskiwać do łodzi odpowiednią ilość wody w chwili, w której nadchodzi fala (ciągle ta z ekranu) i „zalewa“ łódź. Przy zręcznym montażu trick taki jest trudny do zdemaskowania i robi najlepsze wrażenie.

Wytwórnia zaoszczędza tym sposobem po pierwsze masę pieniędzy, po drugie życie lub zdrowie aktorów, którym nie grozi żadne niebezpieczeństwo nawet w czasie najgorszej burzy.

Oglądając „San Demetrio“ radzę zwrócić uwagę na to, że jeśli tylko łódź filmowana jest z bliska, tak się zawsze „dziwnie“ składa, że po stronie widowni nie widać ani kropli wody, a cała masa wód jest zawsze za łódką. Jeśli natomiast widzimy chwilami z daleka łódź na pełnym morzu, to nie siedzą w niej aktorzy, a jest to autentyczne zdjęcie, dokonane przez reportera kroniki i zakupione przez wytwórnię.

Wreszcie czwartym popularnym trickiem w filmach morskich jest „mgła na morzu“. Prawie nic nie widać, słychać ryki syreny. Na chybotliwym pokładzie rozgrywa się jakiś dramat. Mgła jest dla aparatu fotograficznego najgorszym wrogiem. O sfotografowaniu prawdziwej, gęstej mgły nawet marzyć nie można. Przeto mgła jest sztuczna. Umożliwia to budowę tylko fragmentu makiety okrętu, zamiast całego pokładu, który byłby widoczny w jasny dzień. Nie wierzcie przeto mgle na ekranie. Nie powstała ona z wody, a została rozpylona ze specjalnych aparatów i jej jedynym celem jest przesłonięcie kulis studio.

Czy filmy morskie tracą na tym? Bynajmniej. Godzą się na to najwybitniejsi realizatorzy, że dekoracja i dobry trick są na ekranie znacznie bardziej fotogeniczne od szczerej prawdy.

Leon Bukowiecki

KOMPASY OKRĘTOWE

Już starożytni pisarze twierdzili, że w pobliżu miasta Magnezji w Azji Mniejszej wydobywano gatunek rudy żelaznej, której kawałki przyciągały się wzajemnie oraz mogły przyciągać ku sobie rozmaite przedmioty żelazne. Fabrykacja stali i odkrycie, że magnes w postaci pręcika czy blaszki posiada właściwość ustawiania się w kierunku zbliżonym do płaszczyzny południka dopiero pozwoliły na zbudowanie nieocenionego w rozwoju żeglarstwa instrumentu, zwanego **kompasem** lub **busolą**.

Niektórzy kronikarze przypisują zasługę wynalezienia busoli Genueńczykowi Flawiuszowi Gioji w 1300 r. Starsze źródła historyczne dowodzą znajomości tego przyrządu w starożytnych Chinach i Japonii, jakkolwiek używano go wówczas w postaci pływaka magnetycznego na wodzie.

Igła stalowa namagnesowana i podparta na ostrzu pionowym w środku ciężkości może swobodnie wskazywać swymi biegunami N i S kierunek południka magnetycznego w danym miejscu. I tak biegun N (północny) igły magnetycznej jest przyciągany przez biegun magnetyczny ziemi S (południowy), znajdujący się na wyspie Melwilla przy północnych brzegach Ameryki Północnej, zaś biegun igły S jest przyciągany przez biegun magnetyczny ziemi N, leżący na południe od Tasmanii.

Ponieważ bieguny magnetyczne ziemi nie pokrywają się z odpowiednimi biegunami geograficznymi, łatwo więc zrozumiemy, że południki magnetyczne są odchylone od południków geo-

graficznych o kąt, zwany zboczeniem magnetycznym, albo deklinacją. Deklinacja zależna też jest od rozłożenia w ziemi rudy żelaznej, której pokłady nieraz powodują zaburzenia magnetyczne, jak np. na Bałtyku, koło wyspy Bornholm.

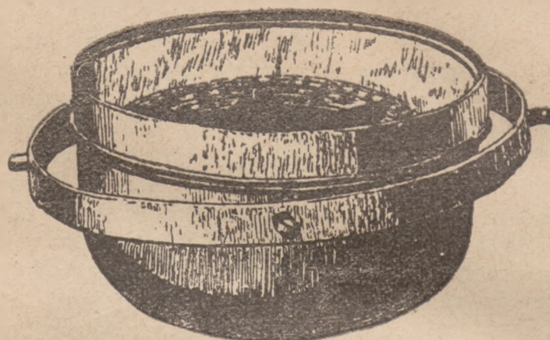
Na mapach morskich wielkość deklinacji jest zawsze zaznaczona, jak również jej znak + lub — (deklinacja wschodnia lub zachodnia).

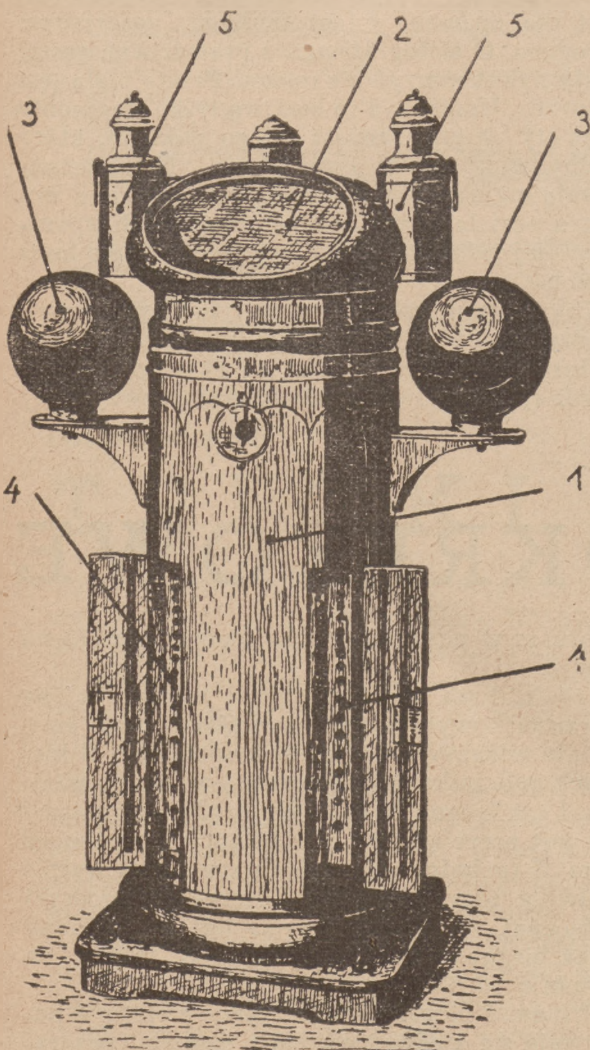
Igła magnetyczna tworząc prymitywną busolę, zrobiła przewrót w żeglarstwie, pozwoliła bowiem żeglarzom oddalać się znacznie od brzegów, co było przyczyną dokonania licznych i doniosłych odkryć geograficznych.

Obecne magnetyczne kompasy okrętowe są instrumentami bardzo precyzyjnymi i czułymi; zamiast jednej igły magnetycznej posiadają kilka lub kilkanaście stalowych prętów namagnesowanych. Taki kompas składa się: z podstawy, kociołka, zawieszenia Kardana, pokrywy szklanej oraz pokrywy kompasowej.

Podstawa kompasowa (rys. 1—1), zazwyczaj drewniana, dolną swą częścią przyśrubowana jest do pokładu, zaś w górnej znajdują się dwie duże kule z miękkiego żelaza (rys. 1—3). W niższej części mamy symetrycznie rozłożone dwoje drzwiczek, za którymi jest szereg, z góry na dół, poziomych otworów (rys. 1—4).

W otwory te wkłada się magnesy, które wraz z kulami żelaznymi służą do kompensacji kompasu, czyli do usunięcia dewiacji. Dewiacją nazywamy dodatkowe odchylenie igły magnetycznej pod wpływem magnetyzmu okrętowego (kadłub, ładunek żelazny). Praktycznie nie można dewiacji całkowicie usunąć, należy więc obliczać tabelkę dewiacyjną, której wartości dodane algebraicznie do deklinacji dają całkowite poprawki, a te dopiero umożliwiają wyznaczenie kierunku bieguna geograficznego przy różnych położeniach statku.


Rys. 2



Rys. 1

Kociołek kompasowy (rys. 2) najczęściej z mosiądzu, ma kształt półkulisty; łączy się on z podstawą za pomocą zawieszenia Kardana, które składa się z pierścienia i dwóch prostopadłych do siebie par czopów. Urządzenie to zapewnia normalne położenie kociołka bez względu na różne przechyły statku. Dla nadania kociołkowi większej stateczności, dno jego wylewa się ołowiem. Wewnątrz na dnie kociołka umocowana jest szpilka stalowa lub mosiężna, zakończona ostrzem z irydu, koniec której znajduje się na tej samej wysokości, co osie zawieszenia Kardana. Na tej to szpilce wspiera się na guziku z rubinu, szafiru lub agatu krążek, zwany **różą kompasową** (rys. 3).

Pod różą znajdują się zawieszone na systemie nitek jedwabnych magnesy tak zamocowane, że ich osie magnetyczne są równoległe do kierunku N S (północ—południe). Sama róża wykonana jest z lekkiego materiału, posiada jak największą średnicę, przyczym masa jej znajduje się blisko krawędzi zewnętrznej. W ten sposób uzyskuje się duży okres wahania oraz spokój róży. Doświadczenie uczy, że okres wahania musi wynosić conajmniej 14 sekund, a w dużych kompasach dochodzi nawet do 42 sekund. Okres kołysania się statku, w zależności od jego wielkości, wynosi od



Rys. 3

10 do 30 sek., ażeby więc zapewnić stateczność róży należy baczyć, aby okres jej wahania różnił się od okresu kołysania się statku.

Na róży jest **podziałka stopniowa** lub **kreskowa** inaczej **rumbowa**, względnie obie jednocześnie. Podziałka stopniowa jest numerowana od N i od S na E (wschód) i W (zachód) do 90 st.; w najnowszych kompasach tylko od N przez E wkoło do 360 st.

Starszą i mniej dokładną jest podziałka kreskowa (rumbowa), według której okrąg koła dzieli się na 32 **kreski** czyli **rumby**; a więc jedna kreska = 11 st. 15 minut.

Kresek używa się tam, gdzie nie chodzi nam o dokładne sterowanie, np. na łodziach oraz przy określaniu kierunku wiatru i prądu.

Na rys. 3-im widzimy na róży podziałkę kreskową według oznaczenia angielskiego; oznaczenie niemieckie różni się tylko nazwą Wschodu; po angielsku E = East, zaś po niemiecku O — Ost.

Mamy więc następujące kreski:

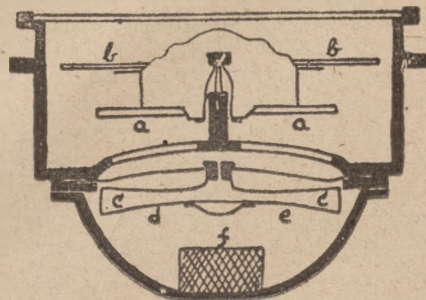
0) N — północ
1) NtE — północ ku wschodowi
2) NNE — północno — północny wschód
3) NEtN — północny wschód ku północy
4) NE — północny wschód
5) NEtE — północny wschód ku wschodowi
6) ENE — wschodnio — północny wschód
7) EtN — wschód ku północy
8) E — wschód
9) EtS — wschód ku południowi
10) ESE — wschodnio — południowy wschód
11) SEtE — południowy wschód ku wschodowi
12) SE — południowy wschód
13) SEtS — południowy wschód ku południowi
14) SSE — południowo — południowy wschód
15) StE — południe ku wschodowi
16) S — południe
17) StW — południe ku zachodowi
18) SSW — południowo — południowy zachód
19) SWtS — południowy zachód ku południowi
20) SW — południowy zachód
21) SWtW — południowy zachód ku zachodowi
22) WSW — zachodnio — południowy zachód
23) WtS — zachód ku południowi
24) W — zachód
25) WtN — zachód ku północy
26) WNW — zachodnio — północny zachód
27) NWtW — północny zachód ku zachodowi
28) NW — północny zachód
29) NWtN — północny zachód ku północy
30) NNW — północno — północny zachód
31) NtW — północ ku zachodowi
32) N — północ

W uzupełnieniu należy jeszcze dodać, że: N (północ) pochodzi od słowa ang. North lub niem. Nord, S (południe) od słowa ang. South lub niem. Süd, W (zachód) od słowa ang. i niem. West, zaś litera „t" od ang. to i odpowiada niemieckiemu „z" od zu — co oznacza polskie „ku".

Poszczególne kreski dzielą się jeszcze na cztery części, np. NEtE 3/4 E, SSW 1/4 W. W płaszczyźnie pionowej wewnętrznej pary czopów, na których wisi kociołek, na wewnętrznej, zazwyczaj na biało wymalowanej ścianie kociołka znajduje się pionowa czarna kreska, zwana **kresą kursową**; znajduje się ona jednocześnie w osi wzdłużnej statku i wskazuje na róży **kurs** kompasowy statku, a więc kąt między N kompasowym a kilem, czyli kierunek posuwania się statku.

Kociołek zamknięty jest od góry nakrywką szklaną, która ochrania różę przed ruchem powietrza i czynnikami atmosferycznymi. W nocy i w czasie niepogody na podstawę kompasową nakłada się mosiężną **pokrywę kompasową** (rys. 1 — 2), posiadającą duże szklane okienko oraz boczne latarnie (rys. 1 — 5), które oświetlają różę i kresę kursową. Omawiany kompas jest „suchym" typu Thomsona; jest to najlepszy z pośród innych typów, ale nie nadający się do łodzi i małych jachtów z powodu ich silnych kołysań. Dlatego na takich jednostkach musimy z reguły stosować kompasy napełnione cieczą, czyli t. zw. „mokre".

Kompas mokry (rys. 4), często zwany **sztormkompasem** różni się od suchego urządzeniem w kociołku. Mieszanina wody i spirytusu wypełnia kociołek i nie zamarza w niskiej temperaturze.



Rys. 4

Ciecz ma za zadanie hamowanie wahań róży; jednak dla zachowania jej czułości muszą się znajdować silniejsze magnesy, aniżeli w kompasie suchym. Róża (b) — całkowicie wykonana z żółtego metalu wytwarzałaby swoją wagą

bardzo silne tarcie na szpilce, gdyby nie była zaopatrzona w pływak (b), napełniony powietrzem i którego wypór jest tak obliczony, że tylko ciężar 6 do 25 gr. obciąża ostrze. Pływak stanowi naczynie z cienkiej blachy mosiężnej; pod nim znajdują się magnesy (a). Podziałka na róży wykonana jest farbą niewrażliwą na działanie spirytusu.

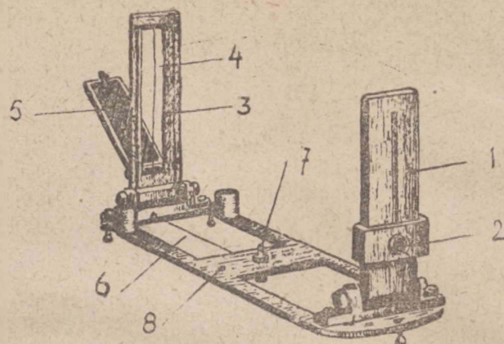
Zmiana temperatury powoduje zmianę objętości cieczy, dlatego w kociołku znajduje się zbiornik rezerwowy (c) z elastycznym podwójnym dnem (d — e). Zbiornik ten, wchłaniając lub wydalając ciecz reguluje ciśnienie w kociołku. Na samym dnie kociołka widzimy ciężar ołowiany (f).

Osobną grupę stanowią kompasy żyroskopowe, nie posiadające magnesów. Zasada ich działania opiera się na właściwości wirującego bąka, którego oś obrotu przyjmuje położenie równoległe do osi ziemskiej, a więc dokładnie w płaszczyźnie południka geograficznego, zaś poziomy rzut osi bąka wyznacza ściśle kierunek NS. Bąk za pomocą motorka elektrycznego otrzymuje nadzwyczaj szybki ruch obrotowy — od 25.000 do 30.000 obrotów na minutę!

Na zakończenie trzeba wspomnieć o namierniku (pelengatorze), należącym do wyposażenia kompasu (rys. 5) i służącym do namierzania czyli pelengowania. Namiarem lub pelengiem nazywamy kąt poziomy, pod jakim widzimy ze statku dany przedmiot względem kierunku NS.

Namiernik stanowi mosiężna linijka (rys. 5 — 8) zaopatrzona na końcach w podnoszone na zawiasach, również mosiężne ramki zwane dioptrami.

Dioptra oczna (rys. 5 — 1) posiada przesuwany otwór okrągły (rys. 5 — 2), przednia otwa zaś (rys. 5 — 3) wycięcie podłużne, pośrodku którego przechodzi nitka (rys. 5 — 4). Cały ten



Rys. 5

przyrząd nakłada się na oskę (rys. 5 — 7) przytwierdzoną do środka nakrywy szklanej kociołka kompasowego. Naprowadziwszy dioptry na obserwowany przedmiot, możemy przy pomocy nitki wewnętrznej (rys. 5 — 6) odczytać na róży namiar kompasowy. Do brania namiaru ciał niebieskich, np. Gwiazdy Polarnej, służy ruchome lusterko (rys. 5 — 5); w astronomii żeglarskiej namiar taki nazywamy **azymutem**, stosujemy go często celem kontroli kompasu, a zwłaszcza dewiacji.

Każdy statek posiada przynajmniej dwa kompasy: jeden zwany **głównym**, który jest najdokładniejszy i stoi w najlepszym, a często na najwyższym miejscu, oraz drugi sterowy, mniej dokładny i służący jedynie sternikowi do trzymania statku na kursie. Namiary dokonujemy na głównym lub na specjalnym do tego celu kompasie. Poza tym winien znajdować się jeszcze sztorm—kompas. Łodzie posiadają małe, mokre kompasy, zwane kompasami szalupowymi; kompas taki, a właściwie tylko kociołek mieści się w drewnianym pudełku na zawieszeniu Kardana.

Jan Gajewski

ROŻNÓW

Górski krajobraz wzbogacił się ogromnie z chwilą, gdy zastawiono śluzy-zapory w Rożnowie i wody Dunajca wypełniły swoją dolinę i ujścia pobocznych dopływów. Fantastycznie rozczłonkowane jezioro — zalesioną wyspą, półwyspy, naturalne zatoki wrzynające się głębiej w boczne doliny im bliżej Rożnowa, tworzą piękny obraz i przyciągną tu z powrotem tego kto go zobaczył. A jeśli ten ktoś zobaczył jeszcze... białe żagle na masztach, rysujące się wyraźnie na tle zielonych zboczy i spokojnej z oddali wody i jest przypadkowo żeglarzem — to wróci tu napewno. Musi wrócić.

Jedzie się od Nowego Sącza 30 km. do tego jeziora z biegiem Dunajca. To nie Morskie Oko, albo Gąsienicowy Staw, nie Dolina Pięciu Stawów. Długie na 25 km. od Marcinkowic do zapory w Rożnowie—prawdziwe jezioro zmagazynowana na tym odcinku energia 230.000.000 m. sześc. wody płynie poprzez turbiny na Śląsk i ku Warszawie. Sterczące nad lustrem wody jak rafy — dwa wierzchołki skalne pilnują wejścia z pełnego jeziora do zatoki w Kobylim Gródku. W zatoce przy brzegu flotylla: 8 jolek i motorówka.

Ośrodek Żeglarski Ligi Morskiej mieści się w dwupiętrowej „Koszalce", wzniesionej na zboczu nad zatoką. Zbiórka przy maszcie jakże ogorzałych i jakże młodej braci żeglarskiej. — Czołem Żeglarze! — Później opuszczenie bandery— kolacja, parę pieśni „Chłopcy ahoi niebieskie morze lśni"...

Jutro o 6-tej pobudka, egzamin żeglarski. — To „jutro" udało się — jak na zamówienie, choć to już 15 wrzesień — słońce, wiatr, zmarszczona



Regaty

tafla jeziora. Raniutko załogi na komendę marsowego kapitana, delegata P. Z. Ż., szybko i uważnie wypełniają polecenia. Żeglarz musi być karny. — „Grot staw!“ — „Jest grot staw“ — „Gotowe“ i w ślad za kapitańską — płyną jole — mijają wspomniane rafy i w szyku torowym suną na jeziorc. Zaczęła się gra — o żeglarza—sternika, lub nawet sternika instruktora. I choć ranek był chłodny, ciepło było z pewnością braciom i siostrom żeglarskim od: zwrot przez sztag, zwrot przez rufę, balast, miecz, fok, człowiek za burtą — brakło tylko zwrotu przez kil — widocznie z powodu, że zimna dziś woda.

Wśród nowych żaglówek klubu L. M. „Szkwał“ suną dwie jolki A. Z. M. Maków, którzy przypłynęli z odległych o 6 km. Zbyszyc na pierwsze na tym jeziorze Święto — pierwszy egzamin żeglarski.

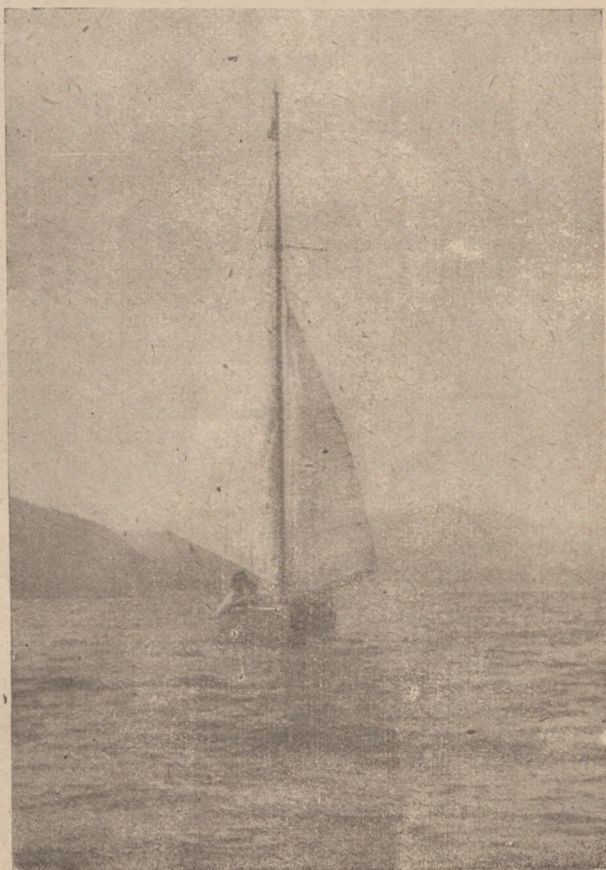
...Gratuluję Wam serdecznie, młodzi żeglarze i sternicy, Waszych wyników i zapraszam Was w imieniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej do Ośrodków naszych nad jeziorami i nad morzem. Dalszy stopień żeglarski — hart i wolę — zdobędziecie tam — tu ukończyliście przedszkole, wstęp do wielkiej jak morze szkoły...

Zbliżenie ogółu społeczeństwa, a w pierwszym rzędzie młodzieży do morza, jezior, rzek, do zagadnień morskich, szerzenie wiedzy—praktycznej wiedzy o morzu — jest zadaniem Ligi Morskiej. Realizację tego zadania rozpoczęła Liga Morska w Rożnowie — nim jeszcze powstało jezioro. Z przyjemnością czytamy dziś — w pierwszym numerze miesięcznika „Morze“ ze stycznia 1938 r. artykuł ilustrowany plastyczną mapą jeziora Rożnowskiego:

„Stwierdzić tu należy, że L. M. K., jako jedna z pierwszych organizacji, nad przyszłym jeziorem już się usadowiła. Świadczą o tym jej dwa Oddziały, istniejące w Marcinkowicach i Rożnowie. Oddział w Marcinkowicach już zbudował przy stacji nad brzegiem przyszłego jeziora czasowe schronisko i przystań, obliczone na ruch w lecie i wyposażone w kilkanaście miejsc noclegowych. W Rożnowie na placu budowy istnieje prowizoryczna placówka L. M. K. nad rzeką, mogąca już łącznie ze schroniskami szkolnymi i turystycznymi we wsi dać oparcie żeglarstwu. Są to jednak tylko początki, za którymi pójść muszą śmielsze projekty...“

Śmiałe projekty właśnie zostały wykonane. Jest Ośrodek Żeglarski Ligi Morskiej, który w pierwszym sezonie — w ubiegłym roku już rozpoczął na kajaku i 2 żaglówkach szkolenie, — w bieżącym roku ma już flotylię nowych jolek i — jakże pięknie wykonane żagle.

Komisja Międzyuczelniana w Krakowie, która jest gospodarczem „Koszarki“ — chyba przez pomyłkę ograniczyła możność wykorzystania całego budynku przez Ligę Morską, która zorganizowała kurs żeglarski i zmuszona była oddalić z braku pomieszczeń szereg kandydatów na żeglarzy — choć piękny tabor, zbudowany z takim wysiłkiem, już jest i może szkolić znacznie więcej uczestników.



Z wiatrem



Okręg Krakowski i Klub Żeglarski Ligi Morskiej „Szkwał" — przez organizację Ośrodka żeglarskiego w Rożnowie wychowują nowe pokolenie żeglarzy - instruktorów, spełniając na terenie województw południowych ważny postulat Ligi Morskiej — szerzenie praktycznej wiedzy o morzu i przygotowanie nowych ludzi morza.

Władysław Kasprzyk

Modlitwa



KĄCIK FILATELISTYCZNY

W styczniu 1919 r. wydano dla terenów b. okupacji niemieckiej definitywną serię znaczków o rysunkach jak i dla Małopolski, — o wartościach od 3 fen. do 5 marek. Rysunki znaczków różne. Pierwsze wydanie nieząbkowane, następne ząbkowane. Ząbkowania i papier różne, istnieje do 540 odmian papieru i ząbkowań.

W dniu 3 maja 1919 r. z powodu otwarcia wystawy filatelistycznej wypuszczone zostało specjalne wydanie pamiątkowe. Nadruk maszynowy „I Polska wystawa marek + 5 f." w dwóch typach, ząbkowane i nieząbkowane 5 wartości — 5, 10, 15, 25 i 50 fenigów.

W czerwcu 1919 r. ukazało się nowe pamiątkowe wydanie z okazji otwarcia Sejmu Ustawodawczego. Na wszystkich wartościach napisy „Sejm 1919 roku i Poczta Polska". Rysunek przedstawia: na znaczku 10 fen. orła z rozpostartymi skrzydłami, 15 fen. — portret I. Paderewskiego, 20 fen. — W. Trąbczyńskiego, marszałka Sejmu, 25 fen. — J. Piłsudskiego, 50 fen. — orła nad brzegiem morza i 1 mk. — gryfa. Kolory, papier różne, ząbkowane.

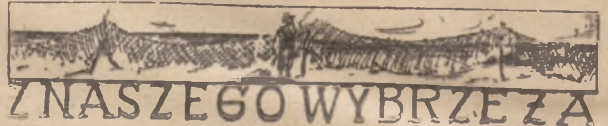
W sierpniu 1919 r. w Wielkopolsce wypuszczono znaczki niemieckie z nadrukiem nowej wartości i napisem „Poczta Polska" i kreski unieważniającej niemiecki napis. Wydano 5 wartości: 5/2 fen., 5/7, 5, 5/20, 10/25 i 10/40. Przedruku znaczków tego wydania dokonano z polecenia Dyr. Poczt w Poznaniu z braku znaczków odpowiedniej wartości. Wydanie poszukiwane na rynku filatelistycznym. W październiku 1919 r. wydano dodatkowo 5/2 fen. i 10/7. 5 z nadrukiem dużej cyfry „5" czerwonej i „10" zielonej. Wydanie b. rzadkie i poszukiwane. Istnieje duża ilość fałszerstw. Oryginalne znaczki tego wydania są notowane b. wysoko.

W lutym 1920 r. została ujednolicona waluta na całym obszarze R. P. i łącznie z tym zaprzestano drukowania znaczków w walucie koronowej, wprowadzając wszędzie znaczki markowe. Powtórzone wydanie markowe wydano w tychże rysunkach na cienkim przeświecającym papierze, dodając nowe wartości: 40 fen., 3 mk., 6 mk., 10 mk. i 20 mk.

W marcu 1921 r. wydano okolicznościową serję z dopłatą na Czerwony Krzyż, 5, 6, 10 i 20 mk. + 30 mk. dopłaty.

2 maja 1919 r. wydano znaczki pamiątkowe z powodu uchwalenia przez Sejm Ustawodawczy Konstytucji. Serja składa się z 7 wartości: 2, 3, 4, 6, 10, 25 i 50 marek. Rysunki znaczków różne, na każdym napis zawierający datę uchwalenia Konstytucji. Znaczek wartości 4 marki był omyłkowo wydrukowany w niewielkiej ilości w innym kolorze. Tylko nieliczne egzemplarze dostały się do rąk zbieraczy. Są bardzo drogie.

M. G.



Z NASZEGO WYBRZEŻA

Przejęcie portu w Szczecinie. Do dnia 1 listopada nasze władze morskie przejęły od administracji radzieckiej centralny port Szczecina. Ważnym nabytkiem w tej części portu jest 7 dźwigów.

Żegluga na Odrze. Żegluga na Odrze dysponuje obecnie 33 barkom. Ponieważ koryto rzeki jest nieuregulowane, wykorzystanie ładowności barek wynosi od 1/3 do 1/2 ich tonażu.

Rozbiórka dźwigów. Przy nabrzeżu Śląskim w Gdyni wydział mechaniczny BOP pracuje nad rozbiórką 5 zniszczonych dźwigów. W basenie znajdują 4 zatopione kabiny, które trzeba wydobyć pływającym dźwigiem. Ponieważ wejście do basenu nie zostało jeszcze odminowane, jest to chwilowo nie możliwe.

Dzwig pływający w Szczecinie. Do portu w Szczecinie został przyholowany z Wrocławia dźwig pływający o nośności 15.9 ton.

Prace w Świnoujściu. W stoczni w Świnoujściu przeprowadza się prace remontowe. W niedługim czasie stocznia rozpocznie naprawy silników. Obecnie na stoczni znajduje się w naprawie 4 kutry i 4 motorowe łodzie rybackie.

Na stoczni L. 13 kończą się prace remontowe na holowniku „Atom". Holownik ten będzie używany na potrzeby wewnętrzne stoczni.

Remont trawlerów. 1 października opuścił stocznię po remoncie trawler Polskiej Marynarki Wojennej „Żuraw". Około 15 listopada wyjdzie trawler „Czajka", a w dalszych terminach „Mewa" i „Rybitwa".

W strefie wolnocłowej w Gdyni BOP prowadzi odbudowę kilku budynków administracyjnych.

Dźwigi dla portu Gdyńskiego. Na zamówienie BOP stocznia Nr 2 buduje 10 półtorali dla dźwigów 3-tonowych. Mechanizmy dźwigów wykonuje Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego w Gliwicach. Trzy dźwigi wykonane będą do 15 stycznia, dwa do 15 lutego, trzy do 1 lipca i dwa do 1 sierpnia 1947 r.

Port szczeciński jest obecnie w stanie przeładować 6000 ton węgla miesięcznie.

W roku przyszłym projektowana jest budowa w Gdańsku nowego budynku Kapitanatu Portu w Nowym Porcie.

Badania hydrograficzne z braku specjalnych statków hydrograficznych przeprowadzają trawlery naszej Marynarki Wojennej.

ZSP w Gdańsku wykonuje projekty budowy silników dla łodzi rybackich i kutrów o mocy 10, 60 i 75 KM. Pierwszy próbny silnik o mocy 10 KM będzie wykonany jeszcze w tym roku.

Wyciąg dla kutrów we Władysławowie wykonuje BOP. Wyciąg będzie mógł podnosić kutry o tonażu do 60 ton.

Zakł. Graf. „Dźwignia" Widok 24 B-14075

Sowiecki okręt hydrograficzny „Rulewoj" umieścił w rejonie Postomina 3 pławy świetlne.

Odminowanie portu Władysławowo przeprowadza dywizjon sowieckich kutrów. Prace potrwają około miesiąca.

Stocznia Nr 1 czyni przygotowania do budowy nowych jednostek dla GAL. Oczyszcza się 2 pochylnie i dźwigi helingowe.

Na terenie portu szczecińskiego od Świnoujścia do Szczecina zorganizowano polską służbę pilotową.

Jacht ZHP Zawisza Czarny został odnaleziony w Neustadt koło Kilonii. Jacht w niedługim czasie powróci do kraju.

Dar Pomorze, statek szkolny Polskiej Marynarki Handlowej, przybył w dniu 22 październikа do Gdyni z pierwszej po wojnie szkolnej podróży. W porcie powitali statek przedstawiciele rządu, marynarki, organizacyj społecznych i politycznych oraz rodziny załogi.

JEDYNA ZNANA POLSKA MAPA MORSKA

Polska kartografia morska, jaka zachowała się nam z ubiegłych wieków, przedstawia się więcej niż skromnie. Dotąd znana jest tylko jedna mapa morska pochodzenia polskiego, wykonano w 1637 roku przez Fryderyka Getkanta.

Fryderyk Getkant, zmarły w 1663 r., z pochodzenia nadreńczyk, przebywał na dworze Władysława IV w charakterze inżyniera.

Doskonały znawca sztuki artyleryjskiej i inżynieryjskiej, zwany był przez współczesnych „polskim Archimedesem".

Obok prac inżynieryjnych, jak fortyfikacja Lwowa i Kudaku oraz kontrola arsenałów królewskich, Getkant zajmował się również i kartografią.

Wydał on wspaniały atlas geograficzny, który poświęcił Władysławowi IV. Atlas ten dochował się do dziś dnia w rękopisie w zbiorach Kongs Krigs Archivet w Sztockholmie, gdzie dostał się jako łup wojenny, zdobyty w zamku warszawskim. Atlas ten pod tytułem „Topographia prastica conscripta et recognita per Fredericum Getkant mechanicum", formatu folio, zawiera 16 kart pergaminowych z planami i mapami Pucka i okolicy, zatoki Puckiej, Kudaku, Tczewa, Grudziądza, Gniewa, Królewca, Malborga i t. d.

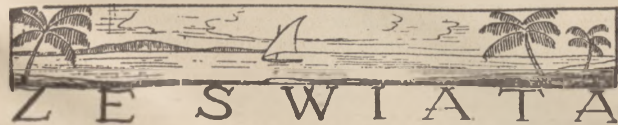
Ciekawą w tym atlasie jest mapa zatoki Puckiej, nosząca nazwę „Tabula geografica demonstrans situm sinus Pucensis", a ciekawą jest dla tego, że jest to jedyna znana dotąd mapa morska, wykonana w Polsce.

Na podstawie tej mapy przeprowadzał swe późniejsze prace kartograficzne szwedzki kartograf Dahlberg.

Getkant współpracując z Władysławem IV przy realizacji jego planów morskich ,pracował przy budowie portów nad Bałtykiem i twierdz morskich, jak Władysławowo i Kazimierzowo, kreśląc do nich odpowiednie plany.

W roku 1643 wykonuje on dokładny plan Żuław wiślanych, a w 1648 plan Wilna. W okresie między 1652 a 1655 Getkant prowadzi prace przy fortyfikowaniu Gdańska, przyczym miasto zostało opasane szeregiem fortów, których plany sam opracował.

Olbrzymia większość rękopisów jego prac uległa zniszczeniu przez pożar tak, że dziś zachowały się tylko skromne ich resztki.



Okręty podwodne dla Norwegii przekazała Anglia. Są to: Venturer, Votary i Viking. Dwa z nich pełniły w czasie wojny służbę na wodach norweskich.

Połowy wielorybów na Antarktyku będą uregulowane na podstawie porozumienia między Anglią, USA, Australią, Nową Zelandią i Norwegią

Połączenie okrętowe Kanada — Belgia zostało uruchomione przez firmę Watts and Co. Ltd. Raz na miesiąc kursować będzie liniowiec na trasie Montreal-Halifax-Antwerpia-Rotterdam.

Na statku norweskim wielorybniczym „Sir James Clark Ross" wmontowano urządzenia radarowe. Statek przygotowuje się do połowów.

Rząd USA sprzedaje statki typu Liberty. Dotychczas zakupiły: Francja 75, Holandia 45, Norwegia 14. Włochy nabędą 50. Chiny, Peru, Argentyna, Jugosławia, Egipt, Irlandia, Panama nabędą 450 statków.

Rząd Indii udzielił zezwolenia hinduskim towarzystwom żeglugowym na zakup statków zagranicą.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Wycieczka na Gopło grupy 66 młodych wodniaków z Warszawy w dniach 30.IX — 3.X. r. b. zorganizowana przez Zarząd Główny celem zapoznania przyszłych żeglarzy z Ośrodkiem Ligi Morskiej w Kruszwicy — przeżyła tam 2 piękne dni. Dla wielu były to pierwsze wyprawy żeglarskie. Słońce, dobry wiatr przez cały czas trwania wycieczki, piękne jezioro z widniejącą charakterystyczną dla okolicy Mysią Wieżą — pozwoliły zaawansowanym na wykazanie swoich umiejętności — a nowym kandydatom pokazały żeglarstwo w najpiękniejszej formie.

Cała rodzina bąków—7 sztuk po 5 m. kw. żagla, dwie duże szalupy 30 m kw. i piękne olimpijskie dwie jole regatowe, — prócz tego dwie duże motorówki z łatwością pomieściły i uwiozły naraz całą gromadkę daleko na jezioro.

Młodzież, która poznała Ośrodek L. M. w Kruszwicy, cały tabor żeglarski, wioślarski i motorowy, poznała Gopło — kolebkę Polski — silnie przeżyła te wrażenia, za które dziękuje w liście Lidze Morskiej.

* * *

Uczestnik Ośrodka Ligi Morskiej w Wielkiej Wsi na Helu Kostecki Józef — uczeń Elektrowni Warszawskiej, nie bacząc na grożące mu niebezpieczeństwo uratował dnia 28 sierpnia b. r. tonącego człowieka z fal wzburzonego w tym dniu morza.

Kostecki, oprócz odwagi i umiejętności pływania, wykazał rozwagę i opanowanie, alarmując przed ruszeniem na ratunek kapitanat Portu Władysławowo.

Zarząd Główny Ligi Morskiej wyraża Kosteckiemu Józefowi uznanie za dzielność i serdeczne podziękowanie za piękny czyn.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Marynarz Polski. Dwutygodnik. Wydawnictwo Polskiej Marynarki Wojennej. Gdynia, Św. Piotra 12.

Żeglarz. Miesięcznik. Wydawnictwo PCWM. Gdynia, Dom Żeglarza.

Skrzydlata Polska. Miesięcznik lotniczy. Warszawa, Maratońska 4.

Skrzydła i motor. Tygodnik lotniczy dla młodzieży. Warszawa, Maratońska 4.

Film. Dwutygodnik filmowy. Łódź, Narutowicza 69.



KLIPER „CUTTY STARK"

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Rozwiązanie krzyżówki z Nr 10 „Młodzieży Morskiej": Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg, Gdynia, Gdańsk, Kwidzyn.

Nadesłano odpowiedzi 174. Nagrody otrzymają: St. Wołkowicz — Łódź, Zofia Raciborska — Warszawa, Jan Wilkoszewski — Poznań.

BILETY WIZYTOWE.

Ułożył Je-an, Częstochowa.

Jakie mają stopnie lub jakie pełnią funkcje w marynarce posiadacze załączonych biletów wizytowych?

DR. MONAKO

B. MASON

ST. REKIN

C. LAZAP

ALINA TYGSS

DR. TEOFIL SEA RAGATI

Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 25 listopada r. b. Za rozwiązanie redakcja przeznacza trzy nagrody.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

P. Koczyńska Helena — Kutno. Wyższa Szkoła Dziennikarska znajduje się w Warszawie. Rok szkolny zaczyna się w połowie listopada.

P. Karwicka — Szczecin. Nie wykorzystamy.

P. Syruczek — Katowice. Począwszy od numeru październikowego prowadzimy stały dział modelarski

TREŚĆ: Dziękujemy. Okręty, które wracają — T. Wywerka-Prekurat. Z dziejów naszej bandery — W. Przyborowski. Legia Cudzoziemska — Br. Miazgowski. Wyszkolenie żeglarskie. Model ścigacza — St. Woźniak. Tricki filmowe — L. Bukowiecki. Kompasy okrętowe — J. Gajewski. Rożnów — W. Kasprzyk. Kącik filatelistyczny. Z naszego wybrzeża. Ze świata. Z życia organizacji. Wydawnictwa nadesłane. Rozrywki umysłowe.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Warszawa, Widok 24

Cena 12 zł.